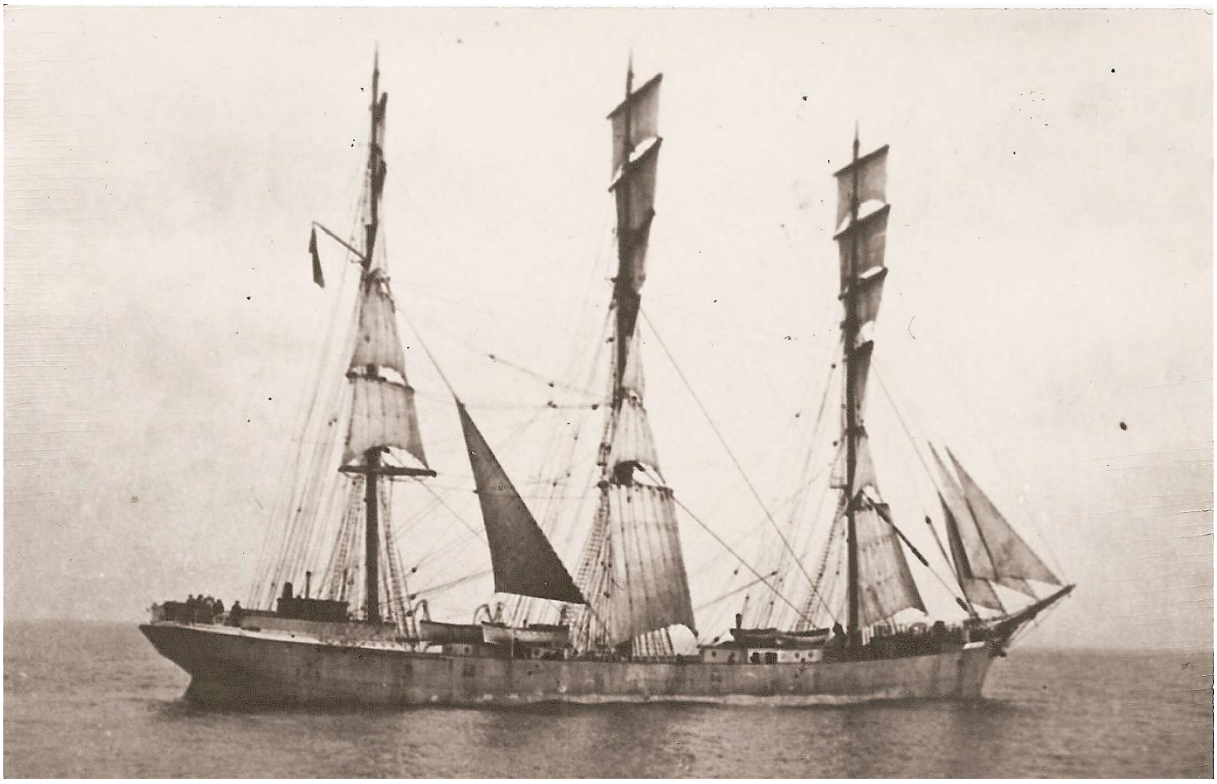
Das englische Vollschiff „Monkbarns“

“Im Jahre 1906 wurde das englische Segelschiff MONKBARNS beim Versuch Kap Horn zu runden, vom Eis eingeschlossen. Mehrere Monate war das gefangene Schiff für passierende andere Schiffe sichtbar. Diese konnten aber keine Hilfe bringen. Während dieser Zeit erkrankte der nicht mehr ganz junge Kapitän und verstarb schließlich. Erst nach 206 Tagen erreichte das Schiff den Bestimmungshafen San Francisco.“

Im Laufe der Jahre ist diese Geschichte bei nahezu jeder Erwähnung der MONKBARNS, eines der letzten britischen kommerziellen Rahsegler, wiederholt worden. Es ist ja auch eine großartige Story, die so gut zu den Härten und Abenteuern der Segelschiffahrt paßt. Aber leider entsprach sie einfach nicht den Tatsachen. Es handelte sich, wie wir heute sagen würden, um „fake news“.

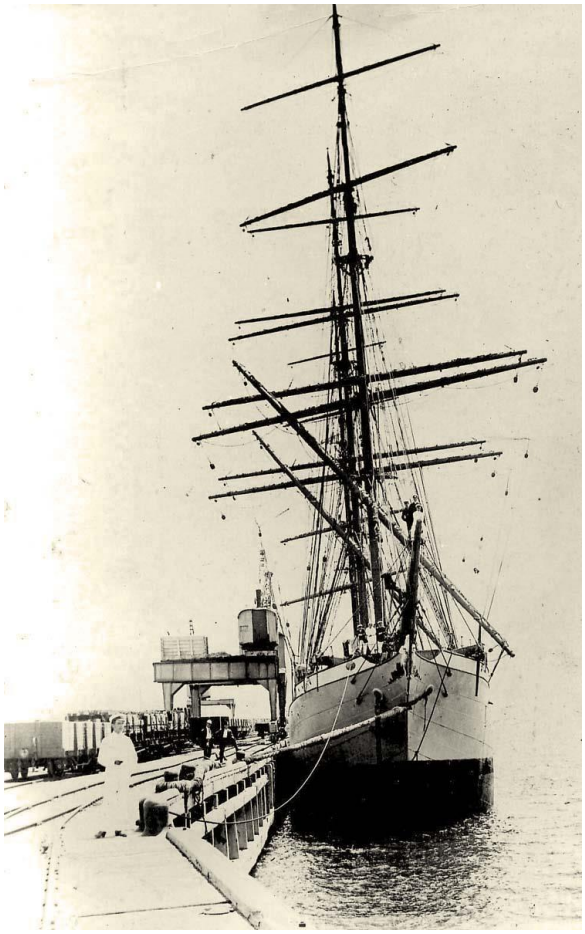


Die MONKBARNS hoch am Wind bei schwacher Brise.
Man erkennt hier sehr gut, wie Rahsegel am Wind getrimmt werden müssen. Die Rahen sind „im Fächer gebrasst“: die Unter-Rahen stehen in einem anderen Winkel als die Ober-Rahen, weil die Windrichtung in der Höhe sich von der in Deckshöhe unterscheidet (wegen der Reibungsverluste an der Wasseroberfläche). Der Hals, die ***luvwärtige*** *untere Ecke eines Untersegels, wird nach voraus gespannt, um möglichst viel von dem aus vorlicher Richtung kommenden Wind einzufangen. Die Schot, an der* ***lee-seitigen*** *unteren Ecke, wird nach achtern gespannt, um dem Wind möglichst viel Widerstand zu bieten.*
Bemerkenswert ist übrigens der auf diesem Schiff fehlende Besan!

Jahrzehntelang wurde die Geschichte des hilflos vom Eise festgehaltenen Rahseglers in Büchern und Zeitschriften rund um den Globus abgedruckt. Mit der Zeit wurde sie immer farbiger, aber sie gewann nicht an neuen Details oder an Korrektheit. Die jüngste mir bekannte Wiederholung fand ich in einem 2005 veröffentlichten Buch!

Nur Alan Villiers, der bekannte australische Segelschiff-Seemann und Buch-Autor meldete Zweifel an. Bereits 1971

hatte er die Eis-Story als „fake news“ entlarvt. Ganz einfach, indem er die Original-Logbücher der MONKBARNS aufspürte. Darüber schrieb er sein Buch „The War with Cape Horn“.



MONKBARNS beim Laden. Die schräg gestellten Unter-Rahen dienen als Ladebäume

Richtig war, dass die Reise 206 Tage dauerte, und dass der Kapitän Charles Robinson unterwegs verstorben und auf See bestattet worden war. Von Eis-Gefangenschaft kann aber keine Rede sein.

Die MONKBARNS war einer der letzten britischen kommerziellen Rahsegler. Leider ging das Schiff recht rücksichtslos mit seinen Kapitänen um. Im Logbuch heißt es, der Kapitän sei „an allgemeiner Schwäche, besonders von Herz und Lunge“ verstorben.

Nun war Charles Robinson ein Ire, der nicht so ohne weiteres an „allgemeiner Schwäche“ einfach sterben würde. Der Steuermann hatte ihn vorher schon bei Kap Horn wegen Erfrierungen und schwindenden Augenlichtes behandelt. Eine spätere Diagnose des Steuermannes lautete dann „Beriberi, starke Schmerzen in den Beinen, Verstopfung etc…“. Die Behandlung bestand in verschiedenen „Einreibungen“, blieb aber (natürlich) völlig erfolglos. Die Offiziersanwärter mußten den Steuermann beim Wachegehen unterstützen, um das Schiff weiterzubringen. Kurz vor der Ankunft in San Francisco verstarb der 54 Jahre alte Kapitän. Er war seit seinem 17. Lebensjahr zur See gefahren.

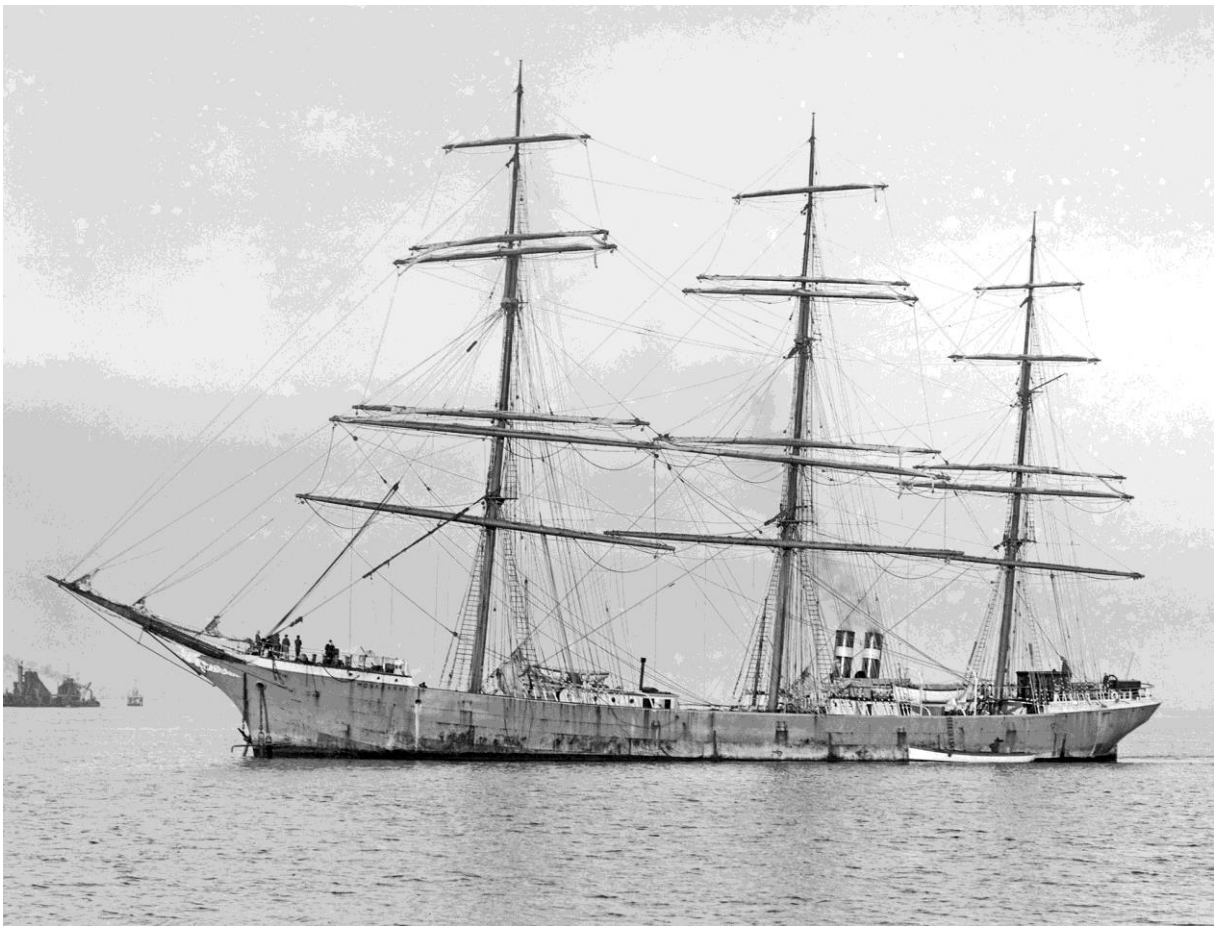
Man kann mit Recht sagen, dass Kapt. Robinsons Karriere nicht vom Glück begünstigt war. Er war Steuermann, als die IMPERO, mit Getreide von Philadelphia nach Limerick unterwegs, auf der Höhe von Halifax im Nord-Atlantik aufgegeben werden mußte (1880). Und er war Kapitän der RELIANCE, als dieses Schiff 1901 auf der Reede vor Iquique in Chile in Brand geriet und verloren ging (Salpeter brennt sehr gut!). In beiden Fällen wurde ihm eine zumindest teilweise Schuld an den Verlusten vorgeworfen.

Als die MONKBARNS Hamburg im Februar 1906 mit einer unspektakulären Zement-Ladung verließ, ahnte noch niemand, dass es eine Extrem-Reise von 206 Tagen Dauer bis nach San Francisco werden würde. Das Logbuch gibt an, dass bei Kap Horn kaltes, feuchtes Wetter herrschte – aber Eis wird nicht erwähnt!

Woran Kapitän Robinson litt, war ein schwaches Herz und eine kaputte Lunge. Und er kam mit der Warnung des Arztes an Bord, dass weiteres Rauchen lebensgefährlich für ihn sei. Der Steuermann erwähnt dies in seiner Tagebuch-Eintragung über den Tod des Kapitäns.

Die Probleme an Bord begannen bereits wenige Tage nach dem Auslaufen, denn der Agent in Hamburg hatte einen

„verrückten“ Koch an Bord geschickt. Einen gewissen F. Foezzlonski. In der Biskaya wurde er erwischt, wie er die Hühnersuppe für die Achtergäste mit Seewasser verlängerte. Dann gab es eines Tages Porridge mit Curry. Er ließ Brot verderben, und er ließ das Feuer im Kombüsenherd ausgehen, was auf einem ungeheizten Schiff, das sich durch kalte und stürmische Gewässer



Auf einer Reede bringt ein Dampfschlepper (seine zwei Schornsteine sind hinter den Rettungsbooten sichtbar) die MONKBARNS zu ihrem Ankerplatz

kämpfen muß, unverzeihlich ist. Die Kombüse war verschmutzt, und die Gerätschaften nicht gereinigt. Aber Foezzlonski war taub gegen alle Ermahnungen und verbrachte viel Zeit ohne Regung auf dem Küchenhocker oder lag bei schönem Wetter in der Sonne auf der Back. Seine Löhnung wurde *„wegen andauernder Unsauberkeit“* von £4 pro Monat auf £2 gekürzt. Schließlich wurde der Steward mit der Speisenzubereitung für die Offiziere betraut. Daneben ereigneten sich die auf damaligen Rahseglern üblichen Unfälle. Zwei Mann erlitten Kopfverletzungen, als im Süd-Atlantik ein Bram-Fall brach (an dem die Oberbram-Rah hängt!). Die Wunden hätten eigentlich an Bord genäht werden müssen. Aber das Schiff rollte so schwer in der See, und das Deck stand ständig unter Wasser, so dass Kapitän Robinson das nicht versuchen wollte: *„Wunden fest verbunden und über Nacht mit Borax und kalten Umschlägen behandelt, weil bei dem schwer arbeitenden Schiff ein Nähen der Wunden unmöglich war“.* Am nächsten Tag wurde die größte Wunde mit 22 Stichen (!!) genäht.

Ein anderer Seemann verletzte sich an Kopf und Rippen, als er 5 m tief in den Laderaum fiel. Ein weiterer verrenkte sich den Knöchel beim Hieven am Spill. Und zwei Mann wurden wegen Tripper

„gemäß den Anweisungen im Medizin-Buch“ behandelt. Von Brandblasen und entzündeten Fingern gar nicht zu reden.

Das Tagebuch verrät uns, dass Kapitän Robinson bis zu den Falkland Inseln hin immer noch mit Koch Foezzlonski zu kämpfen hatte. Und mit den Problemen, die ein schlechter Koch bei einer hart arbeitenden, aber jetzt schlecht ernährten Crew hervorruft!

Schließlich enthält das Schiffstagebuch am 04. August eine lange Liste der Vergehen des Kochs. Pudding und Reiskuchen waren verbrannt, während Foezzlonski auf dem Hocker saß und rauchte, *„mit verschränkten Armen“*, wie es heißt. Wenn die Seeleute sich beschwerten, gab er ihnen Proviant, der eigentlich den Offizieren zustand. Und die Kombüse war wieder schmutzig. Das ist die letzte Tagebuch-Eintragung von Robinson. Der Kapitän verstarb am 02. September 1906 ca. 400 sm vor San Francisco.

Wir halten fest: das Tagebuch erwähnt keinerlei Eis während der Umrundung von Kap Horn, aber es wird penibel notiert, dass der Koch Wasser vergeudet, Proviant verderben läßt und Unfrieden unter der Mannschaft stiftet!

Zwischen Kap Horn und dem Äquator begann der Kapitän zu kränkeln. Er klagte über geschwollene und schmerzende Beine, ständig kalte Füße. Seine Eigen-Diagnose lautete: Beriberi (eine Vitaminmangel-Krankheit, deren Ursache man aber erst sechs Jahre später entdeckte). Der Steuermann behandelte ihn „gemäß den Anweisungen im Medizin-Buch“. Der Patient erhielt also, Einreibungen mit Paraffin, Seifen-Einläufe und löffelweise Castor-Öl ! Dabei hätte man mit Milch, Eiern, grünem Gemüse und Orangensaft eine schnelle und völlige Heilung bewirken können. Aber tragischerweise gab es das alles nicht mehr an Bord, denn die Reise war sehr lang gewesen, und der Rest-Proviant konnte selbst die Grundbedürfnisse nicht mehr befriedigen.

In der Passat-Region gab es auch solch idyllische Tage. Kapitän, Segelmacher und Rudergänger der MONKBARNS bei schönem Wetter.

Zwei Tage vor dem Ableben des Kapitäns schrieb der Steuermann: *„das Mehl wird knapp. Ich werde die Ration von 2,25 lb auf 1,5 lb für alle erniedrigen müssen.“* Der Unterschied wurde dann mit getrockneten Hülsenfrüchten ausgeglichen. Für die ohnehin nicht verwöhnten Leute bedeutete das: „kein Brot!“ Ein schwerer Schlag!

Ein Schiffskoch auf der MONKBARNS. (Dieses ist nicht F. Foezzlonski !)

Man darf nun nicht glauben, dass diese schwer geprüfte und ausgelaugte Besatzung nach der Ankunft im Bestimmungshafen erstmal einen freien Tag bekam und sich erholen konnte. Nein, jetzt standen sie den ganzen Tag an den Handwinden, den sogenannten „Knochenmühlen“, um den Zement zu löschen, oder sie hatten die am Schiff entstandenen Schäden zu reparieren.

Übrigens: von diesen Menschen und aus diesen Zeiten stammen viele der Shanties, die wir heute so gern singen! Ist doch eigenartig. Oder?